

Marie-Anne Gervais-Lambony, Marc Lohez
26 octobre 1999

Les littoraux, des espaces fragilisés

Ce n'est pas un animateur ou un couple d'intervenants que le café de géographie recevait mardi soir, mais une dizaine de personnes : près de la moitié des auteurs du manuel dirigé par M-A Gervais-Lambony, les littoraux. Autant dire que le micro a souvent changé de mains, trop peut-être pour que les interventions aient pu être suffisamment développées. Le débat était également difficile dans ces circonstances.

Pourtant, par ces petites touches, l'image des littoraux s'est un peu éloignée de l'icône d'un Eden magnétique et irrésistible. M.A Gervais-Lambony présente d'abord les enjeux du littoral. La course au littoral est un phénomène relativement récent. 25% de la population vit sur une bande de 25km à partir des côtes contre 50 km il y a 25 ans. 80% des grandes agglomérations sont désormais littorales. mais cette littoralisation des hommes et des activités se retrouve-t-elle partout dans le monde et à toutes les échelles ?

La littoralisation et ses enjeux

On peut distinguer quatre types d'enjeux pour les littoraux :

- un enjeu économique (il y a une économie d'échelle quand on s'installe sur les littoraux car ceux-ci concentrent les grandes routes du commerce mondial.)
- le littoral est également un lieu de prédation (35% de la production pétrolière est off-shore).
- des enjeux sociaux : c'est un lieu de chocs entre les activités, les sociétés modernes et anciennes.
- des enjeux écologiques avec les effets des transformations sur des équilibres très fins
- des enjeux géopolitiques.

Haïti, une insularité inachevée

L'accent a tout d'abord été mis sur l'importance des représentations des littoraux : ainsi , rapelle J.M Théodat, les haïtiens, des insulaires concentrés en grande partie sur les littoraux, sont-ils peu attirés par la mer qui leur rappelle leur arrivée en tant qu'esclaves. L'insularité d'Haïti est donc une insularité inachevée [1] .

M. Alexis remarque alors que dans les Antilles françaises, la mer est aussi un lieu d'activité économique ("tour de l'île"), y compris pour les esclaves dans le passé. Le littoral joue un rôle religieux symbolique (1er bain au bout de 40 jours après la naissance). Aujourd'hui, la mer est tout à fait intégrée à l'activité économique. J. M. Théodat pense que ce rapport à la mer reste problématique :

La proportion de personnes sachant nager est toujours faible ; il y a quelques années, quand un bateau transportant 500 personnes sa coulé à quelques dizaines de mètres du rivage, il n'y eut aucun survivant. Les côtes constituent le ventre mou du trafic de drogue : 10% de la drogue à destination des Etats-Unis transite par Haïti.

M.A Gervais-Lambony reprend la parole. la géographie, plutôt continentale à ses débuts, s'est intéressé très tard à cette dimension culturelle des littoraux. Dans bien des pays, l'image des littoraux s'est renversé : ainsi, la capitale du Togo, Lomé, avait beau être en situation littorale, ses populations étaient peu attirées par la mer et le quartier des pêcheurs était évité. Depuis peu, s'est développé chez les jeunes le goût de la ballade sur la plage puis de la baignade.

Autre image d'Épinal écornée, celle du tourisme activité "naturelle" des littoraux à cocotiers et solution miracle du développement :

Mayotte , évoquée par P. Gueux, a raté son développement touristique : dans ce sud-ouest de l'océan indien, les autorités locales mettent en avant le tourisme sans se préoccuper des difficultés. A Mayotte, malgré un lagon clair jusqu'à sa profondeur de 70m, la volonté de développer le tourisme depuis 10 ans a été vaine ; l'agrandissement de l'aéroport n'a pas été prévu et il n'est desservi par aucune ligne directe. De plus, le littoral, avec ses plages de sable noir, ne correspond pas à l'image idéale du touriste.

C'est alors au Tour de J.F Doulet de montrer que les relations entre le développement et le littoral ne sont pas toujours naturelles avec l'exemple de la Chine. Le littoral chinois n'a pas d'unité : il est constitué de grandes concentrations urbaines (Tianjin, Shanghai, delta rivière des perles..) qui ne sont pas vraiment reliées entre elles. Il existe de plus une dichotomie Nord-sud : le sud possède une culture maritime, il est ouvert depuis longtemps à la mer et met en valeur ce qui vient de la mer. là, le littoral bénéficie d'une intégration physique et régionale qui n'existe pas dans le nord.

Le nord, lui n'a pas de culture maritime ; le littoral est là pour mettre en valeur ce qui vient de l'intérieur (le littoral est ouvert à la production intérieure). Ainsi, la plaine de la chine du nord est organisés non en fonction du littoral mais de Pékin, à 150 km des côtes ; Tianjin n'est qu'une annexe portuaire de la capitale. De même, l'accès à la modernité et au développement ne se fait pas de la même façon : au Nord, la marche vers la modernité passe par le High-tech qui se développe autour de l'autoroute Pékin-Tianjin, colonne vertébrale qui fixe l'activité. Au sud, la modernité a été obtenue par les échanges et grâce aux littoraux. Cela s'accompagne également d'une dichotomie entre des littoraux sableux, aisés à mettre en valeur et des cotés rocheuses, plus difficiles.

L'attitude du pouvoir chinois vis-à-vis des littoraux a elle aussi évolué : sous Mao, les investissements n'allaient pas vers les littoraux mais vers l'intérieur, dans le cadre d'un politique de construction nationale fondée sur l'équité territoriale. Deng Xiapoing et les suivants s'appuient sur et appuient les inégalités territoriales.

Une intervention suivante montre également, à propos des zones franches, la très grande inégalité des littoraux par rapport au dynamisme : de nombreuses tentatives de développement échouent (cf l'Atlas de R. Brunet) : manque de main d'œuvre, inadéquation avec les flux de circulation, absence de garantie de paix civile.

Le débat s'est achevé par une harangue sur la Baltique, plus particulièrement sur le cordon littoral partagé entre la Pologne et l'exclave russe de Kaliningrad ; ce sanctuaire de l'ambre a été une zone géopolitique très importante, puisqu'il s'agit d'un des derniers accès de la Russie à la mer Baltique. C'est aujourd'hui une zone qui pose un problème de reconversion (le très grand port militaire) et de pollution, toute l'Europe centrale venant déverser ses eaux sales dans la Baltique.

Compte-rendu : Marc Lohez

© Les Cafés Géographiques - cafe-geo.net